

**VI CONGRESO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMONIO GEOLOGICO Y
MINERO (FABERO, LEÓN, 29 DE SEPTIEMBRE-2 DE OCTUBRE DE 2005)**

**“Documentos sobre la Anglo-Hispana de Minas en el Archivo de Hullera Vasco-
Leonesa”**

**José Andrés González Pedraza
Fundación Hullera Vasco-Leonesa
archivo@fhvl.es**

1. LOS ARCHIVOS Y EL PATRIMONIO INDUSTRIAL.

Los archivos son instrumentos esenciales para la reconstrucción del patrimonio minero que ha desaparecido o se encuentra en ruinas. Las empresas mineras, que a lo largo de su existencia han transformado el espacio en el que se asentaban, han dejado memoria de su actividad en los documentos que sus administradores, en las oficinas, redactaban todos los días para la resolución de trámites en la gestión del personal, las compras y ventas de material, los acuerdos de los órganos colegiados que dirigían la empresa o la explotación de las minas. El Archivo nace, así, de forma involuntaria, como reflejo documental de una actividad de gestión. La empresa crea su archivo de forma natural, según avanza la gestión de los asuntos.

Los archivos de las empresas mineras que han llegado a nuestros días por los azares del destino y por el empeño de las empresas o de algunos particulares en su salvaguarda forman también parte del patrimonio minero y deben ser objeto de políticas de conservación y recuperación porque hoy el concepto de patrimonio ha ampliado mucho su campo de actuación. Los archivos como conjunto de documentos son también restos de una actividad industrial. En el caso de aquellos archivos que no han sufrido grandes pérdidas por las destrucciones ocasionadas a causa de los conflictos o las

deficientes condiciones de conservación, los distintos legajos o expedientes nos permiten observar una fotografía fija de la empresa en un momento dado: la denominación de sus departamentos, el nombre de sus responsables, el nombre de sus accionistas, las edificaciones, qué tecnología utilizaban y cuáles eran sus proveedores o sus principales clientes. Por eso, los grupos de trabajo que confeccionan los inventarios de patrimonio industrial, instrumentos para saber lo que realmente tenemos para, a partir de ellos, planificar políticas de protección, tienen en los archivos un campo de trabajo amplísimo para situar en su contexto los restos arquitectónicos y tecnológicos, los edificios y artilugios y dotar de una identidad a los restos abandonados a la suerte de la naturaleza y el clima. Situar en su contexto significa identificar la función que desempeñaba en el proceso productivo, identificar las características de los materiales empleados y los sistemas de construcción de acuerdo con la tecnología de su tiempo y, dado el caso, identificar su función social, sobre todo en lo que respecta a las edificaciones.

2. LA COMPAÑÍA MINERA ANGLO-HISPANA A TRAVÉS DE SUS DOCUMENTOS.

En el Archivo de Hullera Vasco-Leonesa, gestionado por la Fundación Hullera Vasco-Leonesa, se conserva buena parte de la memoria de las empresas que explotaron las cuencas mineras de León y Palencia en los siglos XIX y XX, cuencas que fueron pioneras en el desarrollo industrial español.¹ Entre los diversos fondos documentales, un

¹ La Fundación Hullera Vasco-Leonesa es miembro de la Sociedad para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero y ha dado a conocer en varias ocasiones, dentro de los foros de la Sociedad, sus actividades en defensa del patrimonio documental. Por ejemplo, González Pedraza, José Andrés "Organización, conservación y difusión del patrimonio documental en Hullera Vasco-Leonesa" En Actas de la Primera Sesión Científica sobre Patrimonio Minero Metalúrgico (Almadén, 21-22 de octubre de 1996, pp.283-291); González Pedraza, José Andrés "Patrimonio documental minero: el Archivo de Sociedad Anónima Hullera Vasco-Leonesa" En Actas del Simposio sobre Patrimonio Geológico y Minero (IV Sesión Científica) (Bélmex, 28-30 octubre de 1999, pp.293-306). La Fundación Hullera Vasco-Leonesa también ha publicado la

pequeño conjunto de documentos testimonia la actividad de la Compañía Minera Anglo-Hispana. Esta empresa explotó de 1909 a 1930 las minas situadas en las proximidades del pueblo leonés de Matallana de Torío, constituyendo un extenso coto de unas 2.500 hectáreas enclavadas en los términos de Matallana de Torío y Orzonaga. La zona de explotación del carbón se encontraba en un sinclinal de caliza y el paquete de capas estaba plegado seis o siete veces en una longitud de unos 5 kilómetros.

Hoy, el recorrido por esta zona a través de la denominada tradicionalmente Carretera León-Collanzo muestra al viajero numerosos restos en ruinas de un pasado de febril actividad minera: escombreras, lavaderos, vías férreas que eran antiguos ramales, etc. Desde aproximadamente 1890 hasta el cierre de los grupos mineros de esta zona en la década de 1980 del pasado siglo, diversas empresas han hecho toda clase de sacrificios para dar vida a una cuenca minera con capas de carbón irregulares en cuanto a la dirección, inclinación y potencia. Los inicios coinciden con el despegue de la minería leonesa, favorecida por el ambiente de expansión de los capitales ligados a la metalurgia vasca, por el nuevo ferrocarril de La Robla a Valmaseda y por la política proteccionista desarrollada desde 1891. Pero las expectativas creadas por el ferrocarril no se cumplieron por varias razones: primera, algunas minas necesitaban ramales para conectarse con la vía férrea general; segunda, las minas no aportaban al ferrocarril el tonelaje de carbón necesario para hacerlo rentable, dadas las dificultades de la producción; y tercera, los consumidores bilbaínos favorecieron el consumo de carbón asturiano. Con frecuencia, las explotaciones en esta zona pasaron a finales del siglo XIX y hasta bien avanzado el siglo XX por períodos críticos de abandono, hasta que otra nueva empresa llegaba con propósitos renovados.

El origen de las primeras empresas mineras en la cuenca de Matallana se debe a las inversiones de capital de empresarios y hombres de negocios que, además, poseían acciones en las empresas mineras vizcaínas, en la línea del ferrocarril, en las empresas metalúrgicas o en las empresas navieras. Constituida la Sociedad Carbonífera de Matallana el 6 de marzo de 1890, cedió todos sus derechos y explotaciones a la Sociedad Hulleras del Torío el 18 de julio de 1901, que era la misma empresa pero con distinto nombre. Esta sociedad quebró en 1909 y se vendieron todos sus bienes en pública subasta a Harry Mase, en nombre de la Compañía Minera Anglo-Hispana.. En efecto, en la escritura de venta formalizada en Bilbao ante el notario Francisco de Santiago comparecieron Harry Mase, súbdito inglés, de 52 años de edad, vecino de Londres (Lloane Garden, 2), Ernest Boivie, también inglés, y el vicecónsul James Reid como intérprete. La compraventa incluía 44 concesiones mineras, varias casas destinadas a la dirección y cuartel de obreros así como fincas y tierras destinadas a cuadras y escombreras, además de básculas de carga de carbones, hornos de cock, calderas de vapor, depósitos de agua, almacenes, laboratorios etc. En la escritura aparecen descritas con detalle la maquinaria existente, como una bomba Duplex aspirante e impelente, una caldera Richemond, 24 hornos de cock sistema Koppe, un lavadero sistema Eorard con canal de vertidera, 6 lavaderos Humboldt y una prensa para la fabricación de aglomerados sistema Villon y Roux, procedente de la Societé de Constructions Mécaniques d'Alais, entre otros materiales.

Esta escritura es un ejemplo de documento privado que adquiere la categoría de público, porque interviene un notario que tiene la capacidad de otorgar fe pública de la compraventa y porque se hacen públicos los derechos y obligaciones que afectan a las partes y los compromisos a los que debe atenerse el comprador. Una vez que la compañía se hizo cargo del negocio y desarrolló su gestión en el terreno, las relaciones

con los particulares y las instituciones locales crearon numerosos lazos contractuales y mercantiles, en los que el contrato, el convenio o el acuerdo representaron la materialización en documentos de la voluntad de todos los protagonistas de la vida local (propietarios de fincas, ayuntamientos, otras empresas dedicadas a la explotación de minas o al transporte) de ordenar el sistema económico del que son partícipes y principales beneficiarios. Estos documentos escritos surgieron de la práctica duradera y repetida del uso o de la norma no escrita hasta adquirir una estructura expositiva que se repitió siempre y permanece como modelo. La empresa mantuvo el archivo de estos documentos porque es el lugar al que acudir para comprobar sus derechos y obligaciones. En el archivo, la empresa encontraba la justificación de su propia existencia. Veamos algunos ejemplos, derivados de la necesidad que tuvo la Anglo-Hispana de disponer de una infraestructura que permitiera el máximo beneficio en la explotación de las minas.

Por ejemplo, diversos “Memorándums de acuerdos de arrendamiento” de las concesiones mineras a particulares. En ellos, el arrendatario podía disponer de la mina o de la capa de carbón, estaba obligado a extraer una cantidad estipulada y a pagar un canon por cada tonelada de carbón extraída. Era de cuenta del contratista todo lo necesario en artículos de almacén y herramientas así como el pago, a modo de anticipo, del seguro y del retiro obligatorio de los obreros que aportaba el contratado. Generalmente, el arrendatario estaba obligado a entregar todo el carbón que explotaba en las capas y a seguir las indicaciones del ingeniero-director de la empresa sobre la manera de llevar a cabo la explotación. Estos arrendamientos funcionaron como una cesión de derechos y se aplicaron también a otros bienes. Así, en 1921 la empresa arrendó a Manuel Abastas, vecino de La Pola de Gordón, un muelle cargadero de carbón sito en la estación de Matallana por 300 pesetas anuales; en 1924 la Anglo-

Hispana acordó con el vecino de León Toribio Rueda la construcción de un cargadero de piedra con apartadero sobre la vía que es propiedad de la Compañía y que discurría desde la estación de Matallana hasta sus instalaciones. El arrendatario pagaba a la empresa una renta anual por el terreno y además un canon por cada tonelada de piedra que transportaba por el ramal. Al contrario, en 1923, la Sociedad Larrañaga y Cía. cedió a la Anglo-Hispana los derechos sobre un cargadero construido por la primera en terrenos cedidos en 1917 por el pueblo de Robles de Torío.

También fue necesario el abastecimiento de maquinaria y de fluido eléctrico. En 1919 la empresa y la Comisión Delegada de las Eléctricas de León firmaron en Bilbao, sede social de la Anglo-Hispana, un contrato de suministro y consumo por el que la Comisión ponía a disposición de la empresa un mínimo anual de suministro regular y continuo para sus instalaciones por un precio de 7 céntimos kw/h. consumido, con un compromiso de consumo mínimo mensual por parte de la empresa de 25.000 kw. En 1925 se firmó un acuerdo en Luchana entre Abraham Vallis, director de la Anglo-Hispana y Emeterio Gutiérrez, inspector del material móvil de los Ferrocarriles de La Robla, para que dos vagones prestaran servicio exclusivo a la empresa minera en las vías entre Matallana y La Robla.

Un aspecto importante en la relación de la Anglo-Hispana con otras empresas y particulares fue la construcción de edificios industriales. En 1921 la empresa inició la construcción de un lavadero Draper en Matallana, sistema cuya patente exclusiva para España la tenía la Compañía General de Carbones, una empresa con sede en Barcelona. Disponemos del documento que detallaba las obras en cuanto a los cimientos, el alzado y el funcionamiento del lavadero. En un primer momento, la Anglo-Hispana pagó a la Compañía General de Carbones un canon por cada tonelada de carbón que salía del lavadero siempre que éste lavara un mínimo de 12.000 toneladas al año. Posteriormente,

en 1923, la Anglo-Hispana compró la totalidad del lavadero por 100.000 pesetas pagaderas en 10 años. Entre las dos empresas debió existir una relación accionarial ya que en el documento se acordó un canje de 100 acciones de la Anglo-Hispana que poseía la Compañía General de Carbones a cambio de 5 acciones de la Compañía General de Carbones por cada acción de la Anglo-Hispana.

También fue importante la solución del problema del transporte. La empresa debió construir, en primer lugar, sus propias vías o ramales para enlazar las minas con el tendido general de la línea de La Robla y así dar salida a los carbones de forma rápida y económica y, en segundo lugar, debió instalar los cables de tracción para transportar los carbones desde las minas al lavadero y a la fábrica de briquetas en Matallana.

La estación de Matallana estaba en comunicación con las minas a través de un ramal de vía de 1.540 metros de longitud. En el Archivo se encuentran algunos documentos fechados en 1914 donde se procedía a la liquidación, valoración y cubriciones de las obras del ferrocarril de Cangón a Bardaya, con la relación de la superficie explotada y de los propietarios que fueron expropiados. Estas obras fueron una continuación de las que llevó a cabo la Sociedad Carbonífera de Matallana en 1892 con el tranvía de Robles a Cangón. En un documento del mismo año 1914 y posteriormente en otro del año 1928 se acordaron con la Compañía de los Ferrocarriles de La Robla las condiciones para la circulación de los trenes y máquinas por el citado ramal., cómo y cuándo debían hacerse las maniobras y quién era el encargado del mantenimiento de los semáforos, el teléfono y la aguja del cambio de vía. Las divergencias sobre la interpretación del convenio se resolverían según el criterio del Juzgado de Primera Instancia de Bilbao.

Un conjunto de correspondencia datada en 1921 nos aporta información valiosa sobre la instalación de un cable de tracción aérea para el transporte de carbón desde las

minas de Collín en el pueblo de Orzonaga a las instalaciones del lavadero y fábrica de briquetas en Matallana. La totalidad de la maquinaria fue adquirida a la Sociedad Minas de Castilla La Vieja y Jaén, con aparatos tensores, motor eléctrico etc. La citada maquinaria había sido construída en 1913 por la Sociedad Franco-Española de Trefilería, Cablería y Tranvías. El cable estaba instalado en Mina Rafaelito, en La Carolina (Jaén) e iba desde la mina hasta la estación del ferrocarril. Fue desmontado por el ingeniero Isidoro Campos Salazar, con quien se hizo un contrato para tal fin, transportado en carros a la estación de ferrocarril de La Carolina y montado nuevamente en Matallana. Tenía una longitud de casi 4 kilómetros con una velocidad por segundo de 2 metros y un total de 46 caballetes metálicos para su sujección.

Las relaciones con los poderes locales también generaron otra serie de documentos. Por ejemplo, los litigios por el abastecimiento de agua, tan necesaria para la actividad minera, y la necesidad de ocupar terrenos para una empresa que estaba en expansión e intentaba crear una infraestructura que aumentase la productividad de las minas y asegurase la rentabilidad del negocio. En estos aspectos el Archivo conserva varios expedientes.

Uno de ellos es un expediente de denuncia ante el Gobierno Civil de León por la Junta Vecinal de Matallana contra la Anglo-Hispana, a la que acusaba de aprovechar todas las aguas comunales de un manantial cercano, dejando al pueblo sin agua. La empresa alegaba que llevaba décadas abasteciéndose de esa agua para la casa cuartel de los obreros, casa que, según el documento, tenía 28 viviendas.

Otros expedientes están elevados al Distrito Forestal de León, para conseguir la ocupación de los terrenos en varios términos municipales. El expediente incluye una memoria explicativa de la empresa para justificar la ocupación y el convenio con la Junta Administrativa correspondiente. La ocupación se justificaba para la instalación de

vías de arrastre del mineral, escombreras, pozos, caminos etc. indicando que no se producían perjuicios para el pueblo por ser terrenos incultos y poco maderables. En los convenios firmados con las Juntas Administrativas, éstas se beneficiaban del pago de un canon por la empresa por cada 1.000 metros de terrenos ocupados. En 1917, con el dinero que recibió a cambio de los terrenos, el Ayuntamiento de Vegacervera adquirió un solar sobre el que edificaron una escuela subvencionada por el Estado. Sin embargo, las dudas sobre la legalidad de las actuaciones de la empresa siempre permanecieron y con frecuencia era considerada como dudosa, en los municipios, la propiedad de los terrenos y aún más difícil la prueba documental de la propiedad. En 1922-1923 surgió un conflicto con el pueblo de Matallana con motivo de varios hundimientos en labores, bocaminas o explotaciones que fueron denunciadas por los vecinos, acusando a la empresa de ocupar de forma ilegal los terrenos. Después de una huelga de obreros y sucesivos robos de cable telefónico a la empresa, ésta presentó una oferta de acuerdo según el cual aportaría 1.200 pesetas siempre que se destinaran a la instalación de luz eléctrica en Matallana y, en lo sucesivo, pagaría 24 pesetas al mes, correspondiente al consumo de 24 luces. La empresa también facilitaría carbón a los vecinos a la mitad de precio, siempre que lo destinaran al uso doméstico y no lo revendieran. No consta si los vecinos aceptaron la oferta o no, pero el expediente aporta valiosa información sobre el sutil juego de maniobras en el ámbito local para conseguir resultados ventajosos.

La administración central, que otorgaba las concesiones administrativas para la explotación de las minas, se reservaba también, a través de sus órganos locales competentes, la superior capacidad de inspección de los trabajos mineros para que se desarrollasen de acuerdo a las condiciones de salubridad, seguridad e higiene que establecía la ley. Es la actividad que históricamente se ha denominado “policía minera” Como consecuencia de su aplicación, las empresas debían mantener al día los “Libros

de Policía Minera”, en los que se recogían las actas de visita del ingeniero del distrito, que podían ser ordinarias o extraordinarias. En el Archivo se ha conservado el libro de actas de la Minera Anglo-Hispana, en el que se recogieron actas de pruebas de funcionamiento de calderas de vapor con la descripción de sus capacidades, componentes, medidas, superficies, el nombre del constructor; la descripción del lavadero con sus cribas, cajas, prensas, etc. así como la descripción de los accidentes que tuvieron lugar en la empresa, en actas redactadas y firmadas por el ingeniero del distrito.

Por último, vamos a mencionar un expediente de enorme interés testimonial, como es el de la instalación de la Guardia Civil en las cuencas mineras. Desde 1892 los propietarios de minas de Matallana venían reclamando la presencia de la fuerza armada en la comarca, para asegurar la propiedad privada de las instalaciones y maquinarias y asegurar la presencia armada del poder central en unas cuencas en los que el poder reivindicativo de los sindicatos de trabajadores iba en aumento. Por fin, en 1898 se autorizó la creación de puestos en varios sitios de la provincia leonesa, entre ellos Matallana. Los cuarteles se instalaron en casas propiedad de los ayuntamientos o por particulares mientras las compañías mineras pagaban el arriendo. Los documentos del Archivo describen las casas cuartel con detalle y un acuerdo de 1923 repartió el pago del arriendo entre varias empresas mineras de la zona, lo que nos sirve para conocer que en 1923 explotaban la cuenca: la Compañía Anglo-Hispana, representada por Sidney Davies, la Mina Carmonda, representada por Alfonso Villar, a la vez Secretario del Ayuntamiento de Matallana, la Mina Valenciana representada por Marcelino Uriarte, la empresa Brugos y Cía., la mina del Señor Miranda y la empresa Gutiérrez y Cía., representada por Elipio Martínez.

No sabemos por qué la empresa cesó su actividad en 1930. Quizás a causa de los problemas de liquidez de la empresa, las dificultades para la explotación de los yacimientos o los cambios de intereses de los accionistas, el hecho es que la Compañía Minera Anglo-Hispana vendió sus propiedades en 1930 a Enrique Chávarri por un total de 350.000 pesetas. En aquel año sabemos que presidía la empresa Federico Boladeres, con la mayoría de las acciones, siendo el resto de accionistas Javier Alarcón, J.F. Humarán, Abraham Vallis, Eudoro de Isusi y Manuel Besga. Algunos meses más tarde Chávarri traspasó los derechos de compra a Emilio del Valle Egocheaga.